

航空機による地上損害とその賠償責任

——フランスの判例及び學說を中心として——

金 澤 理

はしがき

一 地上損害賠償責任の基礎

一 航空機の私有地上空通過權 二 佛航空法における諸規定 三 無過失責任制度 四 無限責任制度

二 地上損害の發生とその賠償責任の概要

一 運航中の航空機 二 地上に在る人もしくは財産 三 填補さるべき損害 四 免責事由 五 責任の主體 六 裁判

管轄及び時刻

むすび

は し が き

科學技術の進歩に伴つてガソリン・エンジンとプロペラに別れを告げた飛行機は、今やパラフィンを燃料とするガスタービンの回轉を利用したターボ・ジェット・エンジンやターボ・プロップ・エンジンを推進力として利用する時代に入り、一九〇三年二月一七日ライト兄弟による飛行機の初飛翔以來僅々五十餘年間に長足の發達を遂げ、今日では物品運送に關してはとも角、旅客運送に關してはその迅速性の故に從來からの鐵道・自動車・船舶等の陸上・海

航空機による地上損害とその賠償責任

三六七（八七）

上の運送手段をしのぐに至り、我々の日常生活に多大の便益を與え、その地位は不動のものとなつた。

このような人類社會に對する偉大なる貢獻の反面では、航空機の製造・運航技術及び設備の著しい進歩にもかかわらず、主として航空機が重力に反して空中を飛翔する三次元の運送用具であるという宿命のために、今日においてもなお、航空機の構造上の缺陷、操縦に關する過失、天候その他の自然現象、飛行場設備の不完全等に基因する事故によつて墜落・不時着陸することにより、或は機體の空中分解や機體よりの物品の離脱、バラスト等の投下によつて、航空機の旅客・乗員・積荷並びに地上・水上の人及び財産に對して莫大な損害を與えていることもまた明かな事實である。たとえば最近數ヵ月の新聞縮刷版を試みに擴げるならば、世人の想像をはるかに上廻る國內・外國双方にわたる枚舉にいとまがない程の航空機災害の記事で紙面が埋められていることに驚かされる。^(一)

しかも現在、機體はますます大型化する傾向を示しており、自重百トン以上の實用機がさかんに製造され、とりわけ國際航空路線ではジェット・エンジンを裝備した超大型機による成層圏輸送が常識とされ、その速力は音速に接近しつつあるので、もしひとたびこの種の航空機が墜落するならば、物理學の法則に従い、落下物の破壊力は物體の質量と速度及び高度の函數として表わされるから、その各々のファクターが増大すれば破壊のエネルギーを表示する數字は幾何級數的に増加し、地上 (surface) ⁽¹⁾に魔神の巨斧の一振の如き凄慘な損害を與えることは不可避である。

従つて航空機事故を原因とする損害を金錢を以て評價するならば、機體損害を除外しても恐らく天文學的數字に達するであろうことは想像に難くない。^(二) 若し航空機が都市の人口密集地區に墜落するならば、何萬人という犠牲者や何億圓という物質的損害を惹起するに相違ないのである。この點が地上において自動車・列車等により惹起される損害

に比して著しく異り、又船舶の場合にも類比しえない航空機事故を原因として發生する損害の特殊性の一面であるといえよう。

勿論航空機事故の豫防手段として、製造・運航技術の向上による安全度上昇のために日夜をわかたぬ努力が拂われ、そして眞暗闇や濃霧の中でも航空路を適確に指示する暗視裝置 (noctivision) やレーダー、飛行場における離着陸を容易にするためのテレヴィジョン裝置などが設備されてかなりの効果を發揮しているが、それにもかゝらず、事故が発生すると航空機が三次元の運送用具であるという宿命と、機體が巨大であり且つ機械のメカニズムが複雑であるために、應急修理や不時着陸の可能性が二次元の運送用具である船舶や自動車等に比較して著しく制限されるので、航空機運航から生ずる損害を完全に回避することは不可能といわねばならない。

上述の如く航空機の運航に際しては、事故發生豫防のためにすべての有効適切な手段が動員されなければならないことは勿論であるが、航空機運航の不可避的な結果としてたとえ或る程度の損害が地上に發生する可能性があるとしても、航空機の運航が人類社會の福祉の上から又國土防衛の手段として要請されるならば、地上に住む者はこれを拒むことを許されない。たとえばフランスにおいては、土地所有者 (propriétaire foncier) その他の地上の第三者 (tiers à la surface) が「土地の所有權は上空及び地下に及ぶ」と規定する佛民法典第五五二條第一項に定められた權利を行使して航空機の通過を妨げることは、いわゆる權利の濫用に屬するものとして許されず、土地所有者は公共の利益という見地から、航空機運航者のために法によつて設けられた地役權 (droit de servitude) ^(五) 即ち航空機の土地上空通過權 (droit de survol) を承認しなければならないのである。^(六) この結果、航空機の運航が如何に危險に感じられてもこ

れを中止するよう請求しえないから、航空機運航の結果として発生する地上損害^(八)については、被害者は金銭賠償を以て満足するほかはない。

一方において航空機に私有地上空の通過權を容認した以上、發生を豫想される地上損害について、被害者に對して民事責任 (responsabilité civile) を負擔すべき者と民事責任發生の要件及び民事責任の法的性格を明瞭に定め、更に損害賠償支拂確保の手段を講じて被害者の救済を保障しなければならないのは當然である。

航空機運航者 (exploitant de l'aéronef) は、運送中の乗客及び貨物に生じた損害について、航空運送契約に基く責任を負い、航空機によつて地上の第三者に對して惹起された人的・物的損害について、不法行為に基く責任を負うが、前者についての研究は後日に譲り、航空法に獨自の領域である地上損害に對する航空機運航者の民事責任について、特別の立法を有するフランス法を中心として若干の考察を試みたいと思う。

- (一) たとえば日本經濟新聞縮刷版は、その目次中に特に「飛行機事故」と題する一項目を設け、一ヶ月三件以上(昭和三十一年二月乃至七月)の國內飛行機事故について報道してゐる。
- (二) surface とは地表を意味する語であるが便宜上「地上」をもつて地上 (terre) と水上 (mer) との双方を代表させた。以下同様である。
- (三) J. Hénard, *Les contrats commerciaux*, p.657. 同書によれば航空機事故發生回數の減少に反比例して、事故一件當りの損害額が増大しつつあることが指摘されてゐる。同旨、明石三郎、空中旅客強制保險を論ず、「法學」第一一卷第九號四八頁。
- (四) 地上の第三者とは航空機運航者と運送契約關係にある乗客や航空貨物の所有者等と、雇傭契約關係にある代理人・被用者及び飛行場施設の管理者、被用者を除外した一般大衆を意味する。cf. *Convention de Rome*, 29 mai 1953, *Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*, art. 22.

(五) フランス航空法 (Loi relative à la navigation aérienne du 31 mai 1924) 第一九條第一項は、「航空機は、本法第八條(外國機の航行制限)の規定の適用ある場合を除き、フランス領土上空を自由に航行することができる。」と規定する。

(六) P. Chauveau, Droit aérien, 1951, p.266.

(七) 但し航空法第一九條第二項は、「航空機の私有地の上空通過權は、所有者の權利行使を妨げる様な方法で行使してはならぬ。」と規定する。航空法制定以前において、土地所有權に基く航空機の上空通過禁止請求を棄却した判例がある。Tribunal Civil de la Seine, 20 juin 1914 (Le Goff, Manuel de droit aérien, p.66).

(八) 地上損害とは地上に在る第三者に對して惹起された損害(les dommages causés aux tiers à la surface)の省略である。

一 地上損害賠償責任の基礎

一 航空機の私有地上空通過權 (Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées)

イ 佛民法典第五五二條第一項と上空通過權

航空機が海岸の砂濱や原野の上空を飛翔していた實驗飛行の段階を脱して、旅客や貨物の運送のため實用に供されるようになるに従い、必然的に他人の私有地上空を通過しなければならなくなつたので、こゝに民法典第五五二條第一項の「土地の所有權は上空及び地下に及ぶ」との規定に抵觸し、他人の土地所有權の侵害となるのではないかという問題が発生した。

元來佛民法典第五五二條第一項の規定は、⁽¹⁾ Cuius est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos と云う古法諺に根據を置くものであるが、この解釋としてフランスの判例は土地所有者の土地上空に對する排他的所有權を何等の制限もなく認める立場を採つてきた。もつとも有線電信 (télégraphie aérienne) に關する一八五一年一月二七日のデク

レ・ロワをはじめとして電気・電信電話に關する諸法令が次々に公布され、上空に關する土地所有權に次第に制限が加えられて行つたが、いずれの場合についても、判例はこれらの諸制限を例外とみなして、依然として土地所有者の權利を擁護する立場を変えなかつた。⁽¹⁾

しかし時代の變遷が公益のためにする航空機の運航を必要とするに至つたため、土地所有權に種々の新しい制限が加えられてきた。⁽²⁾ 今世紀の初頭になると、多くの學者は上空及び地下に無制限の土地所有權を認める判例の態度に批判を加えはじめ、先ず一九〇二年には *Sirey* 判例集の判例批評に「民法典第五二條第一項の土地上空に關する所有權は、眞の所有權ではなくして、私的な排他的使用についての法律上の權能（une faculté légale d'appropriation）にすぎない」とする見解が表われ、次いで一九〇八年には「占有を伴わない所有權は存在しえず、土地上部の空間は所有者により實質的に占有されていないのだから、所有權の目的たりえない」とする意見が擡頭し、更に一九一四年には「使用なくして權利なし（*pas d'utilité, pas de droit*）」とする學説が出現するに至つた。以上の諸説はいずれも、土地所有者の土地上空に關する所有權を否定することにより、空間は何人の私的所有にも屬さないことを理由として、航空機に私有地上空通過權を容認しようとする法律家の努力のあらわれであつた。

一九二四年に制定された佛航空法は、このような學者の試みた理論付けについては全くふれることなく、即ち土地所有權をめぐる論争とは異つた角度からこの問題に解決を與えた。同法は民法典第五二條第一項を廢止することなく、その第一九條第一項において、航空機に私有地上空通過權を認める一方、第二項において通過權は所有者の權利行使を妨げるような方法で行使してはならないと定め、私有地上空の私的所有權を明示的に確認すると共に航空機運

航者のための地役權 (servitude) を法定したのである。^(六)

この結果、必要ある場合は土地所有者の反對あるときと雖、私有地上空を通過することができ、土地所有者は航空路に近接していることを原因として生ずる不便、たとえば騒音等がある程度迄は忍ばねばならず、航空機の通常の方法による運航を妨げることはできないこと^(七)となつた。もつとも航空法第一九條の法的性質について、これを地役權の設定とは解さず、同法第五三條の單なる前提にすぎないとする説もないわけではない。^(八)

(一) 法諺は佛民法典第五二條第一項と同一内容である。しかしこの格言は中世の註釋學派 (l'école des Glossateurs) の學者である一二世紀の Accurse の手にならもので、彼がローマ人の斷片的な判例を想像もしくは變形することによつて作成したもので、ローマ法の法源中には、土地所有者の上空所有權を確認するようないかなる言葉も存在しないことが證明されている。従つて元來佛民法典第五二條第一項は架空の典據から發生したものなのである。

M. Juglart, *Traité élémentaire de droit aérien*, 1952, p.161, note (6); M. Litvine, *Précis élémentaire de droit aérien*, 1953, p.213; J.N. Cotterell, *A Collection of Latin Maxims and Phrases*, 3rd ed., 1913, p.13.

- (一) Juglart, op. cit., p.165, 166.
- (二) Chauveau, op. cit., p.258.
- (四) Juglart, op. cit., p.170; Le Goff, op. cit., p.66.
- (五) Juglart, op. cit., p.171, 172.
- (六) Juglart, op. cit., p.188; Chauveau, op. cit., p.258. 反對 Le Goff, op. cit., p.68.
- (七) Chauveau, op. cit., p.259.
- (八) 後出「間接損害」の項參照。

ロ 上空通過權の制限

航空機による地上損害とその賠償責任

航空法第一九條第二項を實質的に擔保しているのは、つまり航空機の私有地上空通過權に條件を課しているのは航空法第二一條をはじめとする公法的規定である。同條によれば、航空機が都市もしくは團地 (*agglomération*) の上空通過をなすには、エンジンその他の推進機能が停止した場合においても、團地以外の場所もしくは公營飛行場 (*aérodrome public*) に着陸しうる高度を常に保持することが要求されており、これに違反した場合には、同法第六八條により、一〇〇フラン以上五〇〇フラン以下の罰金をもつて處罰され、更に事情により、一日以上五日以下の禁錮をもつて處罰されることがある。

また具體的にはフランス及びフランス連合領土上の航空に關する一九四七年八月二日のデクレ・ロワの施行規則第四章第二節上空通過及び高度 (*survol et altitudes*) によれば、所轄官廳の事前の許可ある場合を除いて別表に示す高度を保持しなければならない。但しこれらの諸規定は飛行場地域 (*les zones de circulation d'aérodromes*) については適用されない。又バリについては別に命令をもつてこれを定めることとされている。⁽¹¹⁾ フランス以外においても上空通過の制限は私法々規をもつてでなく、國民の生命・財産の安全を保障するため、行政法によつてこれを設けるのを例としてゐる。⁽¹²⁾

(一) 罰金の額については手許に資料がないので不明ではあるが現在の貨幣價值から考えて勿論増額されているものと思われる。

(11) Juglart, *op. cit.*, p.108; J. Lacombe et M. Saporta, *Les lois de l'air*, 1953, p.364.

(12) Litvine, *op. cit.*, p.216. ヴルギー法では一九三八年八月一八日の勅令 (*arrêté royal*) 第一八條をもつて定めてゐる。

別 表		
場 所	航空機發動機數	高 度
すべての町村の團地及び聚落の上空		五〇〇米以上
人口一〇、〇〇〇乃至一〇〇、〇〇〇の都市上空	双發以上	五〇〇米以上
同 右	單發	一、〇〇〇米以上
人口一〇〇、〇〇〇以上の都市上空	双發以上	一、〇〇〇米以上
同 右	單發	二、〇〇〇米以上

二 佛航空法における諸規定

航空機が地上の第三者に對して惹起した人的・物的損害について、何人にどのような條件でどのような内容の損害賠償責任を負擔させるのが妥當且つ合理的であるかという問題は、立場をかえてみれば、航空機による地上損害の被害者に、何人からどのような方法でまた如何なる内容の損害賠償を取得させるかという問題として考えられる。

被害者に對する直接の國家補償という手段によらず、航空機の運航者もしくは所有者にこの責任を負擔させる點に關しては各國の立法は一致しているが、その責任の法的性質を過失責任とするものと無過失責任とするものとの二つの立法主義があり、また、責任の範圍についても、これを一般の不法行為責任と同様無限責任とするか、有限責任制度（最高限度額を定める方法による）をとるかの點で見解が對立している。

一九二四年五月三十一日に公布されたフランス航空法第五三條及び第五四條は航空機運航者の地上損害賠償責任に關

して次のような規定を設けている。⁽¹¹⁾

〔第五三條^(三)〕

(1) 航空機運航者は、航空機の運航により (par les évolutions de l'aéronef)、もしくは航空機から離脱した物によつて、地上に在る人及び財産に對して惹起された損害につき、法律上當然に責任を負う。

(2) この責任は被害者の過失 (faute de la victime) の證明ある場合を除き、輕減もしくは免除することができない。^(四)

〔第五四條^(四)〕

(1) 不可抗力 (force majeure) による場合を除き、正規のバラスト以外の商品もしくは物を、運航中の航空機 (aéro-nef en évolution) より投下してはならない。

(2) 不可抗力による投下もしくは正規のバラストの投下と雖、それが地上に在る人もしくは物に損害を惹起した場合には、その責任につき前條の適用あるものとする。」

この二箇條は明かに航空機運航者の客觀的責任 (responsabilité objective) 即ち無過失責任 (responsabilité sans faute) を規定したものであつて、被害者救済の手段として損害の原因を與えた行爲者の過失を立證する義務を排除したのであり、引續き制定された各國の地上損害賠償責任に關する諸立法のモデルとされたものである。そして現在に至る迄殆ど改正を受けていない。^(五)

この二つの條文がどの様な根據と沿革に基いて制定されたか、またその責任の性質及び條文適用範圍に關しての判例による解釋について概説しよう。

(一) フランス航空法はフランスにおける航空に關する基本的な法律である。本法案はパリ大學法學部長ジュール・リベールを主席とする立法研究協會 (Société d'études législatives) により起草された草案に殆ど修正を加えることなく、上院の民事及び刑事立法委員會により採擇された。Lacombe et Saporita, op. cit., p. 235, note (1).

(二) 本法は Algérie については一九二六年一月一九日のデクレにより適用され、Maroc については一九二八年一〇月一日のモロッコ首長令 (Dahir) により殆ど同一内容のものが公布され、Tunisie については一九三五年二月八日の知事命令 (Décret beylical) により同様の法規が施行された。Lacombe et Saporita, op. cit., p. 235, 257, 259 et 273.

(三) Dahir du 1 oct. 1928 (Maroc) art. 52; Décret beylical du 8 févr. 1935 (Tunisie) art. 48 並同文である。Lacombe et Saporita, op. cit., p. 267 et 281.

(四) Dahir du 1 oct. 1928 (Maroc) art. 53; Décret beylical du 8 févr. 1935 (Tunisie) art. 49. 並同文である。Lacombe et Saporita, op. cit., p. 267 et 281.

(五) 航空法の老朽化に伴ひ新しき航空技術に適應した同法の改正が既にかなり以前から企圖されている。民間航空事務總局 Le secrétariat général à l'aviation civile と二つの民間團體フランス航空法制委員會 Le comité juridique français de l'aviation とフランス航空法協會 L'association française de droit aérien は共同して法律改正を研究している。現在のところ、第九條前段が一九三〇年五月一六日の法律により追補されているだけである。Lacombe et Saporita, op. cit., p. 6, 235, note (1) et 237, note (5).

三 無過失責任制度

イ 航空法第五三條の無過失責任

航空法第五三條が航空機運航者に課しているところの責任は、地上損害が運航中の航空機により發生せしめられたものである限りにおいて、不可抗力 (force majeure) 及び偶發事象 (cas fortuit) の場合であつても航空機運航者の責任を免除せず、^(一) たゞ被害者の過失が立證された場合にのみその責任が輕減もしくは免除されうるものとする、殆ど完

航空機による地上損害とその賠償責任

全な意味における無過失責任であつて、不法行為責任の原則を定める過失責任に關する佛民法典第一三八二條の規定、及び物の管理者の責任につき偶發事象、不可抗力及び物の管理者の責任に歸すべからざる外界の原因 (une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable) を免責事由として認める責任推定 (présomption de responsabilité) の規定であるといわれる第一三八四條第一項の例外をなしてゐる。

(iii)

(一) 不可抗力その他の免責事由が認められなとする點につき學説は一致してゐる。Chauveau, op. cit., p.261, Juglart, op. cit., p.186; H. Lalou, Traité pratique de la responsabilité civile, 5 éd. 1955, p.798.

(ii) Cour de Cassation, Ch. réun., 13 févr. 1930 (Petit Code Civil Dalloz 1935 p.513). 偶發事象と不可抗力はフランスの通説、判例においては同一内容のものと認めており、また第三者の行為及び被害者の過失のごとく物の管理者の責に歸すべからざる外界の原因に基く損害もまた一種の不可抗力と考えることもできる。野田良之、自動車事故に關するフランスの民事責任法、「法學協會雜誌」第五七卷第三號四八頁以下。野田教授のこの論文は自動車事故のみならず民事責任一般に關する詳細な研究であり貴重な文献である。

(iii) 同様な立法としてイギリス民間航空法 (Civil Aviation Act 1949) 第四〇條第二項をあげることができる。同項は被害者の過失が寄與過失 (contributory negligence) となる場合を除き、故意過失又はその他の訴訟原因の立證なしに、航空機運航者は被害者に對して損害賠償をすべきであるとしてゐる。但し不可抗力 (Act of God) によつて發生した損害については本條の下においては責任を生じないが、その範圍をできるだけ狭く解し、雷・突然の濃霧・鳥によるプロペラの損害などは不可避的事故 (inevitable accident) であるとして免責事由として認めず、僅かに隕石との衝突のとき場合のみを指すとしてゐる。Showcross and Beaumont, On Air Law, 1952, p.430, 439 and 440 note(k). かつ不可抗力・不可避的事故を共に免責事由として承認しな見解を MacNair, The Law of the Air, 2nd ed., 1953, p.98.

航空機による地上損害がその性質上被害者の責に歸しえないものであることは自明の理であるが、單に被害者の保護救済という見地のみからすれば、とにかく何等かの方法によつて被害者が何人からか損害の補償をえられればよいのであり、方法や相手方の如何を問わないのであるが、佛航空法は地上損害と因果關係を有する原因行為の主體に對して、危險責任理論に立脚して損害賠償責任を課している。

勿論最初から危險責任理論が學說判例を支配していた譯ではなかつた。航空機事故を原因とする航空機運航者の損害賠償責任についても、當初は自動車事故におけると同様、責任推定の規定たる民法第一三八四條第一項が適用され、加害者の過失に原因する個人的な損害賠償責任のみを對象とする法條のみが判決理由中に引用されていたが、過失責任理論が機械文明の進歩の副産物である勞働災害や航空機・空中ケーブルなどによる損害についての企業者の擴大された責任を説明するための充分な根據たり得なくなつたので、人類社會にとつて特別重大な危險を創り出す者はたとえ過失なき場合であつても、その結果につき責任を負擔しなければならないという、個人責任というよりもむしろ企業責任^(四)というべき危險責任理論が形成された。^(五)これは先ず一八九八年四月九日の勞働者災害救助法に採用され、ついで各種の特別法の基礎となつた。

航空機による地上損害について、法が航空企業に危險責任理論に基く無過失損害賠償責任を負擔せしめることとしたのは、航空危險の特殊性に對する顧慮からであつた。第一は加害者・被害者間における地位の不平等性である。地上の第三者は航空機の利用と全く無縁であるのに、充分の庇護なくして地面に釘付けにされているため、航空機の墜落・離着陸・物品投下などの際に被害を免れることができず、一方が常に被害者である反面、他方は常に加害者であつ

て、危険に關する相互性が全く存しないし、ましてや相對的地位における平等性は存在しえないのである。^(六)この點で加害者・被害者の地位の逆轉が常に豫想されうるところの一般の不法行爲と異質のものであるといえよう。航空法第五二條が、空中にある航空機が他の航空機によつて損害を蒙つた場合において、航空機運航者及び操縦士の責任につき過失責任主義に立脚する民法典の諸規定に従うべき旨を定めているにもかゝらず、特に地上の第三者に對して惹起された損害につき航空機運航者に無過失責任を課しているのはこの理由によるのである。もし被害者に航空機運航者の過失を立證する責任を課すならば、殆ど損害賠償をうることは不可能に近いのに反して、航空機運航者は技術上の無過失を容易に立證しうるから、被害者は無過失責任制度をとることによつてのみはじめて救済されうるのである。

第二の理由は航空機が三次元の運送用具であつて、如何に手段をつくしても事故を原因とする地上損害を完全に防止することができないのにもかゝらず、敢て他人に危険を與える可能性があることを知りながら航空企業が營まれるという點である。しかもこの危険は化學工業における爆發事故や、一般に航空機事故と類比される自動車事故などに比べて、損害の規模において著しく巨大であり、人間の知能や體力によつてこれを豫防又は待避するには餘りにも急激且つ瞬間的に發生する上に、航空機が完全に損壞してしまふ場合が多いので、被害者による故意過失の立證を甚しく困難ならしめる。更に航空機運航者に故意過失が全くなかつた場合にも事故が發生し、地上の第三者に人的・物的損害を與える場合があり、もし被害者が何等の補償も受けえないとすれば、衡平及び正義に反するという點でいわゆる過失責任理論の盲點をカバーする危険責任理論が登場する必然性があつたのである。そして現實の航空機數及び距離の増加に伴う事故の續出という事實が航空法第五三條・第五四條の制定に拍車をかけたのである。

- (一) P. Chauveau, *Les responsabilités des transporteurs, Le droit privé français au milieu du XX siècle*, Tome II, p.398.
- (二) 勞働災害についても最初は危險責任理論が採用されていたが、後に社會連帶 (solidarité sociale) の理論が有力になつてゐる。Planiol et Ripert, par P. Esmein, *Traité pratique de droit civil français*, 2 éd. Tome VI, p.966.
- (三) 空中ケーブルに關しては一九四一年七月八日の法律を參照。Planiol et Ripert, op. cit., p.1006.
- (四) 企業責任は「損害の填補」という損害賠償制度の經濟的機能に重點を置くものであり、危險責任理論はこの根據となる理論の一つとされてゐる。我妻榮、岡松博士『無過失損害賠償責任論』に續くべきもの、「法學協會雜誌」第七〇卷第四號二九七頁以下。
- (五) 危險責任理論については Planiol et Ripert, op. cit. p.649. 參照。
- (六) Juglat, op. cit., p.168.

ハ 責任保險制度の發達

危險責任理論は、航空機による地上損害につき航空機運航者に無過失責任を負担せしめる航空法の諸規定に理論的根據を與えるものであるが、實際に損害賠償責任を負担すべき私企業たる航空企業が支拂能力を缺く場合は、被害者がたとえ裁判で勝訴判決をえて強制執行をしても満足をえられないのみでなく、その結果は航空企業をも破産させてしまうことになる。この缺陷を救済するための手段が責任保險 (assurance de responsabilité) の制度である。

民事責任についての法律原則と保險という技術的な制度との相互的な影響は、勿論航空機運航者の地上損害賠償責任保險^(一) (assurance de responsabilité vis-à-vis des tiers à la surface) において始めて出現したものではない。傳統的な過失責任理論に代つて登場した危險責任理論は、文明の發達が人類社會にもたらした種々の惡影響を、かなりの程度において輕減するものであるが、もし立法者が、保險制度の企業に對する貢獻という相當信頼しうる裏付を持つてい

なかつたとしたならば、危険責任理論を背景とする諸立法は容易に陽の目をみることはできなかつたであらう。

判例もまた保険の効果について大きな關心を示していた。責任保険が一八九六年以來利用され充分な成果をあげていたという事實がなかつたならば、破毀院をはじめ各裁判所は、傳統的な過失責任理論に疑問を抱きつつも、民法典第一三八四條第一項に新しい解釋を加えることにより企業に對して物の保管者としての地位に基く損害賠償責任を課することを、おそらく躊躇したのではなからうか。

結果責任主義の立法は、その前提として、責任保険であれ、もしくは純粹の意味における損害保険（被害者たる不特定の第三者を被保險者とす^(三)）であれ、何等かの保険制度の存在を豫定する。言葉をかえて言えば、航空企業が地上の第三者に對して負擔することあるべき賠償責任が、保険制度の利用によつて保險者に轉嫁され社會的に分擔されうる可能性をもつ場合

にのみ、はじめて無過失責任制度は圓滑に機能しうるのである。被害者たる第三者の側からみても、また企業維持の觀點からしても、無過失責任を負擔すべき者が保険を利用することにより、損害賠償責任の履行が擔保され、他面において企業の存續が全うされて、はじめて航空機運航者に無過失責任を課している意義が認められうるのである。別の角度からみれば、過失責任主義の下における不法行為責任に關する責任保険に比して、無過失責任主義の下における不法行為責任に關する責任保険は、經濟的にも社會的にも遙かに重要な役割を果しているのである。

- (一) 第三者賠償責任保険 (Third party insurance) とも云われ、航空機運航者が航空機を運航する際に、地上の第三者に對して惹起した人的・物的損害に對する損害賠償責任の發生を保險事故として、航空機運航者を保險契約者兼被保險者として締結される保險である。

- (11) R. Gravelin, L'assurance et les conventions internationales de la responsabilité civile aérienne, 1939, p. 2.

四 無限責任制度

航空法第五三條及び第五四條は、航空機運航者の地上損害賠償責任につき、無過失責任を課していると同時に又無限責任を定めている點にその第二の特徴を見ることができ。

フランス航空法において無限責任制度が採られたのは主として次のような理由によるといわれている。第一に被害者たる地上の第三者の保護を目的としたものである。航空機の運航による利益の獲得と全く無關係な地上の第三者は、隕石や流星と同じく天から降ってくる災害に對して全く無抵抗であり、この危険に對して豫防手段を講ずることもまた不可能であつて、絶對的に劣弱な地位に立つものであるから、完全な賠償をもつて酬いられなければならない。第二に地上損害の發生は航空機の墜落によるのを通例とするから、その後の航空機が一般に實質上殆ど無價値に近く、海商法におけるがごとき船舶の免責委付の方法を利用しえないことから、この方法による有限責任制度を採れないからである。そしてもし責任限度額を金額を以て表示する方法による有限責任制度をとるとしても、責任限度額を決定することが實際上極めて困難な仕事となる缺陷がある。有限責任限度額が高額であるときは、第一に無限責任制度と實質的に異らないとの批判を航空機運航者の側から蒙り、第二に保険料支出が企業にかなりの負擔となるから、もし責任限度額が高く定められれば企業は保険料負擔の重荷にうちひしがれ、國際的競争力を弱められる結果となる。反對にこれを餘り低額に定めると、少額の損害のみが填補され、重大な被害が生じて多額の賠償が必要とされるときには、無過失責任によつて約束された被害者に對する保障は、殆ど有名無實化して法律自體の意義すら失わしめること

になつてしまふ。そしてこのほかにも又訴訟法上、國際私法上種々の困難な問題が豫想されうるからである。

佛航空法に採用された無過失責任制度が、學者及び實務家から好意的な目をもつて迎えられたのに反して、無限責任制度は既にその制定された一九二四年當時から、かなり嚴しい批判を受けてきた。加害者である航空機運航者たる企業が地上の被害者に對して無過失責任を負擔する以上、被害者との利益の均衡において、つまり企業維持の觀點から、有限責任制度を採用することによつてその責任を輕減すべきであるとの主張である。^(二)我國においても航空法における有力説はこの見解を支持し、公衆保護の目的と航空事業發達の促進の調和點として、無過失責任と有限責任兩制度の組合せによることが望ましいとされる。^(三)

有限責任制度は一九三三年のローマ條約により採擇され、一九五二年のローマ條約においても維持されたが、それは主として次のような理由によるものである。第一に保險契約を締結するためには有限責任制度をとることが不可欠の前提であり、^(六)第二にこの制度は國家的見地からして發展の途上にあり交通上社會に絶大な貢獻をする航空企業の助成に役立つものであり、第三に有限責任制度は決して法律上の畸形兒ではなく、過失主義の原則をすて、嚴格な無過失責任を認める限り、他方において無限責任原則を修正して有限責任を認めるのが衡平の理念に合致するからであるとする。^(七)

フランスの航空法學者もまた、航空機の運航が航空法制定當時におけるごとくスポーツや冒險として單なる個人的欲求の充足のために行われていた時代と異り、公共の利益のために行われ、しかもわれ／＼の日常生活に滲透している今日、航空機運航者の責任が人間活動の他の分野に適用されているよりも、更に嚴格な法規で規律されなければなら

らない必然性は存在せず、航空法第五三條の責任は將來輕減さるべきものであるとし、被害者にとつては、支拂能力を缺く者が無限責任を負担しても意味がなく、むしろ責任保險などによつて裏付けされている有限責任制度の方が好ましいとする見解を表明している。^(九)

航空機運航者の地上責任に關し、不法行為法上の重要課題である有限責任・無限責任の兩制度の利害得失につき詳論することは本稿の目的ではないが、現在の世界各國立法の趨勢から判斷するならば、有限責任制度に賛意を表する傾向が強く、フランスの學說もまた現行法が無限責任制度をとつているにもかゝらず、大勢は有限責任制度の採用に傾いていることは既述の通りである。勿論有限責任制度を採用するとしても、航空危険の特殊性に鑑み、無過失責任制度の維持、強制保險、保障基金 (fonds de secours, fonds de garantie) の創設による地上損害に對する綜合的對策の完備が先決問題である。

(一) 佐瀬昌三、航空機による地上損害賠償責任法制の比較、『法曹會雜誌』第一二卷第一一號六三頁以下。

(二) M. Juglar, *L'esprit du droit aérien français, Le droit privé français au milieu du XX siècle*, Tome II, p. 431 et suiv.

(三) 池田文雄、地上損害と民事責任、『空法』第一號六七頁、佐瀬、前掲、六六頁。

(四) *Convention de Rome*, 29 mai 1933, art. 8.

(五) *Convention de Rome*, 7 oct. 1952, *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, art. 11.

(六) 有限責任制度が保險契約締結の不可缺の前提條件ではなりことは、野田良之、フランスの責任保險法、『法學協會雜誌』第五六卷第二號一一頁以下、Hiemard, *op. cit.*, p. 421, 638; Pierre Veron, *Assurance*, 17 éd., p. 139.

航空機による地上損害とその賠償責任

- (七) 小町谷操三、航空機事故と賠償責任、五六頁以下。
- (八) Juglar, op. cit., p. 431; Chauveau, Droit aérien, p. 251.
- (九) Chauveau, op. cit., p. 256.

二 地上損害の發生とその賠償責任の概要

一 運航中の航空機

イ 航空機の意義

航空法第五三條は運航中の航空機によつて地上に惹起された損害について適用される。航空機 (aéronefs) の定義を與えている航空法第一條によれば、「本法の適用ある航空機とは、空中を上昇し、もしくは航行しうるすべての器具をいう。」と定められている。この抽象的な定義に具體的な内容を與えているのは、一九二四年五月三十一日の航空法の委任するところに基き民間航空機の使用の條件を定める一九三六年九月二日の航空省令第八條第一項である。

同項に掲げる表に従えば、航空機の範圍は、一般に重航空機 (aéronefs plus lourds que l'air) を意味するいわゆる飛行機 (avion) 及びグライダー (planeur) より遙かに廣く、また陸上機のほか水上機 (hydroavion) 水陸兩用機 (avion amphibie) 及びリコプター (hélicoptère) オートビロ (autogires) 搏翼式飛行機 (ornithoptère) をも含み、硬式及び軟式の飛行船 (dirigeable) 自由氣球及び繫留氣球 (ballon libre et captif) 熱氣々球 (montgolfière) など^(一)もこの範疇に入る。操縦士その他の乗員が塔乗することは要件とされていないから、無電操縦の航空機も含まれるし、氣象觀測用の凧もまたこれに屬する。^(二)但しパラシュートは除外される。

(1) Lacombe et Saporta, op. cit., p. 335 et suiv

(11) Juglart, Traité élémentaire de droit aérien, p. 76.

ロ 運航中の航空機の意義

判例は「運航中の航空機」(aéronef en évolution)とは機體が空中にある場合のみでなく、プロペラを回轉し空中に浮揚するため固有の推進力によつて地上を發進したときから、着陸作業を完了する迄であるとする。⁽¹¹⁾即ち離陸の以前においても航空機は運航中であるとされる。

また着陸後一時靜止して乗客及び積荷を降したあと、自力で滑走路を離脱し、航空機を格納庫に整列させることも、航空機の着陸作業中に含まれるものとみなされ、従つて、第五三條の意味における航空機の範圍に入るものと考えられなければならない。⁽¹¹⁾

但し着陸しエンジンを停止した航空機を、トラクターで牽引して移動させる場合に生じた地上損害は、航空法第五三條の適用範圍外のものである。⁽¹⁴⁾

航空機は地面に接觸している場合でも、數メートル上空にある場合と同様に危険であり、⁽¹⁵⁾地上の第三者は争うことの困難な危険の下に常に置かれていることに鑑み、航空法は民法典第一三八四條第一項のそれよりも遙かに嚴しい責任を航空機運航者に課しているのであるから、地上損害について「運航中の航空機」の定義はできるだけ廣く解することが望ましい。⁽¹⁶⁾

(1) Cour de Cassation, Ch. Crim., 6 mars 1931 (Juglart, op. cit., p. 99; Lacombe et Saporta, op. cit., p. 250); Lalou,

op. cit., p. 799.

(1) Juglart, op. cit., p. 190; Planiol et Ripert, op. cit., p. 1004, note (6).

(iii) Tribunal de Lille, 9 nov. 1949, Cour d'Appel de Douai, 6 mars 1951 (Lacombe et Saporta, op. cit., p. 250; Lalou, op. cit., p. 799).

(四) Lalou, op. cit., p. 799.

(五) Planiol et Ripert, op. cit., p. 1004, note (6).

(六) Juglart, op. cit., p. 189.

二 地上に在る人もしくは財産 (personnes et biens situés à la surface)

地上に在る財産については、事實の觀察の結果に従えばよいから特に問題を生ずる餘地がないが、地上に在る人については、如何なる者がこの範圍から除外されるかについて考察されなければならない。航空機運航者と運送契約關係にある人の場合はどうなるか。たとえばこれから搭乗豫定の航空機に乘ろうとして傷けられた乗客は、航空法第五三條にいう「地上に在る人」に該當するか。彼は航空法第五三條と旅客運送契約のいずれに基いて損害賠償を請求すべきであろうか。判例は二個の責任の競合を認めず、いずれか一方に據るべきであるとした。^(一)この問題に關し一般的な解決を與えることは困難であり、損害發生の際のすべての具體的事情を考慮して判斷するほかはないが、少くとも當該乗客を乗せるべきもしくは乗せていた航空機によるものであるときは、旅客運送契約に基き損害賠償請求をなすべきであろう。^(二)またたとえ運送契約關係にある場合でも、航空貨物の荷送人が、地上で運送人に屬する航空機によつて負傷したときは、勿論第五三條にいう「地上に在る人」である。^(三)

航空機運航者と雇傭關係に立つ者の場合はどうなるか。直接の雇傭關係に立つ被用者は航空法第五三條の適用によ

らず、労働災害に關する補償を受けることになる。^(四) 或る會社たとえば航空整備會社の被用者が、他社即ち航空運送會社の爲に作業中に、後者の航空機により損害を蒙つたときはどうなるか。彼は自己の屬する會社より労働災害補償を受け、航空機運航者はその會社に償還を行うことになる。^(五)

航空機上にあるかもししくはパラシュートで降下中の人または物が航空機から離脱した物によつて衝突され損害を蒙つた場合は第五三條の適用を受けな^(六)。

- (一) Chauveau, op. cit., p. 264.
- (二) Chauveau, op. cit., p. 264; Litvine, op. cit., p. 236.
- (三) Litvine, op. cit., p. 236.
- (四) Chauveau, op. cit., p. 264; Litvine, op. cit., p. 236.
- (五) Chauveau, op. cit., p. 264.
- (六) Planiol et Ripert, op. cit., p. 1005, note (1).

三 填補さるべき損害

イ 性質及び因果關係

航空機運航者は地上の第三者並びにその財産に對し、直接即ち事故によつて發生せしめられた損害については航空法第五三條の規定により、間接即ち單なる上空通過によつて惹起された損害については所有權並びに相隣關係に關する規定により損害賠償の責任を負^(一)う。その損害の内容が精神的もしくは無形 (moral) なものであるか、物質的もしくは有形 (matériel) なものであるかを問わ^(二)ない。その航空機自體もしくは航空機から離脱した物によつて地上損害が發

生じた事實があればよく、一般的には事故と損害との間に因果關係が存することが責任發生の要件とされる。^(三)

因果關係 (lien de causalité) に関するフランスの學說並びに判例は必ずしも一致していない。相當因果關係說 (théorie

de causalité adéquate) はフランスにおつても多數の學者の信奉するところではあるが、^(四) かなりの學者は依然として條

件說 (théorie de l'équivalence des conditions) を支持しており、判例についてはそれが如何なる方向を志向しているかを把握することは更に困難である。^(五)

あるから、被害者は單に地上損害と當該航空機の運輸との間の因果的事實 (causalité matérielle) の存在のみを立証すればよく、責任主體の故意過失のほどを歸責性 (imputabilité) もしくは因果性の主觀的要素 (causalité morale) とされるものの存在を立証する必要がなすことは勿論である。^(六)

(一) Juglart, op. cit., p. 187.

(二) Tribunal Civil de la Seine, 10 juin 1934 (Lacombe et Saporta, op. cit., p. 250).

(三) Planiol et Ripert, op. cit., p. 730. 池田、前掲、七八頁。もつとも墜落した航空機により惹起されたガスタンクの爆發などは、航空運送に内在するところよりもむしろガス産業に内在する危険であり、航空機のみによつて負擔されるべきではないとする主張もある。H. Dron, Limitation of Liabilities in International Air Law, p. 18.

(四) Planiol et Ripert, op. cit., p. 736.

(五) M. Gabriel Marty, La relation de cause à effet comme condition de la responsabilité civile, Revue trimestrielle de droit civil, 1939, p. 701.

(六) Planiol et Ripert, op. cit., p. 731, 739.

直接損害とは航空機もしくは航空機から離脱した物により、直接地上に発生せしめられた損害であつて、墜落した航空機を原因とする家屋の火災、離着陸の際の事故による負傷などがこれにあたる。航空機から離脱した物とは、機體の一部分が分離した場合のみでなく、機體の内部に設置された物が空中に飛出したような場合をも包含する。法令に違反して乗客もしくは乗員が物を投下した場合でも、その目的が密輸品の投下であれ、その他の正當と思われるものであれ、航空機運航者は地上損害賠償責任を免れることはできない。勿論運航者が法令違反行為の主體に對して求償權を行使することは差支えな⁽¹⁾。

乗客もしくは乗員が航空機からパラシュートにより降下した結果、地上の人又は財産に衝突し地上損害を發生させた場合はどうなるか。パラシュートは航空機から地上に降下しようと試みた人がその手段として使用したのであり、従つて彼の普通法上の不法行為責任が問題とされるだけであつて、人は物ではないから航空法第五三條は適用されない。また運航中の航空機から、特に離着陸の前後に自殺の目的で飛降りた人によつて惹起された地上損害についてもまた同様である⁽¹⁾。

(1) Chauveau, op. cit., p. 265.

(11) Juglart, op. cit., p. 187, 188.

ハ 間接損害

間接損害とは航空機の通常の利用にあたり、土地所有者などの地上の人及び財産に與える損害であつて、騒音・振動・不動産の減價⁽¹⁾・營業不能などの事例が豫想しうる。この種の損害もまた航空法第五三條の問題として扱ひうるも

のであろうか。

航空法第五三條は、その規定中に航空機の上空通過による損害と、直接損害との間に何等の差別も設けていないので、條文の文理解釋からは肯定的に解することも可能である。^(二)この結果同條の解釋をめぐつて、間接損害に第五三條の適用を認める立場と、これを否定する學說とが對立している。この兩者の相違點は航空法第一九條に關する見解の相違から出發しているのである。即ち肯定説は第一九條第二項は第五三條を間接損害にも適用する前提として置かれていと解するに反し、否定説は同項は民事裁判所に對して、低空で頻繁に土地上空を通過する航空機に對し、地上財産の利用を著しく阻害することを理由として、土地所有權に基き所有者が専用を認められている空間への接近禁止を請求することを許す根據を與えるものと解する。

現在では間接損害のうち通常の上空通過より生ずる損害については第五三條の適用なしとし、民法典第五二條第一項と航空法第一九條第二項の關連において解決すべしとする學說が有力である。^(三)即ち航空法第一九條第一項は土地上空に關する土地所有者の權利を否認した譯ではなく、單に航空機の上空通過のための地役權を創設したにすぎないから、こゝに上空利用者と土地所有者との間に一般の平面的な相隣關係でなく、上下の立體的な相隣關係が発生し、航空機の上空通過によつてトラブルが生じた場合には、所有者は民法典第五二條第一項に基いて損害賠償請求の訴を提起することができる。それ故この種の問題は所有權に關する法理に基き航空法第一九條の範圍内で解決さるべき問題であり、同法第五三條の適用なく、^(四)土地所有者は同條に基いて間接損害の補償を求めることはできない。

所有權に基く損害賠償請求をなしうるためには、航空機の上空通過が通常ならざる方法で行われ、且つその結果損

害が発生したことが條件とされる。たとえば低空飛行の結果土地所有者の家族が神経性疾患にかゝつたこと、鳥・家畜の繁殖停止、特別の静けさを要する病院・療養所などが維持不能に至つたことなどが挙げられる。しかし多くの場合騒音の原因は離着陸のはげしい飛行場に近接しているからであるから、航空機運航者よりもむしろ飛行場管理者に對する訴訟が豫想される。^(五)通常ならざる飛行により生じた損害の補償を求める根據として、以上のほか上空通過權の濫用とか土地收用の際において正當な補償を求める權利のごとき憲法もしくは公法上の諸原理を援用することもできよう。^(六)

航空法第五三條の適用に關し次のような事件が発生した。航空機が耕地に墜落し、耕作者は乗客救助と積荷の搬出のためかけつけ、その際は彼は過失によつて負傷した。彼はどのような資格で補償を求めうるか。破毀院はこの事件に第五三條を適用したが、この判決は學者の活潑な議論の對象となつた。^(七)航空機運航者を民法典第一三八四條第一項にいう保管者とみれば、同項は不可抗力及び偶發事象による損害發生の際、被害者に過失あるときは保管者を免責するから被害者を救済しえず、また社會連帶理念のあらわれである事務管理 (*gestion d'affaire*) も充分な根據たりえないので、やはり事故と損害との間に因果關係を認め、第五三條で解決した判例の態度は妥當であると思われる。同條の適用をあく迄拒否しようとする者は、損害が「運航中の航空機」でなく墜落後地上にある航空機によるものであることを理由として反論するが、これは詭辯のようである。^(八)

(一) Litvine, op. cit., p. 235.

(二) Chauveau, op. cit., p. 265.

(三) Juglart, op. cit., p. 167, 188; Chauveau, op. cit., p. 265, 266. 但し池田助教授は肯定説を全面的に支持されてゐるやうである(前掲「七九頁」)。

(四) Juglart, op. cit., p. 188; Chauveau, op. cit., p. 259; Planiol et Ripert, op. cit., p. 1005. 學説と異り牧牛飼育者及び漁業者に對する航空機の悪影響に「つき」これを航空法第五三條にさう損害であるとする判例がある。Tribunal de Commerce de Marseille, 10 janv. 1939 (Lacombe et Saporta, op. cit., p. 250). なお同一の判例につきJuglart教授は「この判決は損害賠償請求を容れるにあまり主觀的過失 (faute subjective) の理念に根據を求めつゝ」と述べてゐる。Juglart, op. cit., p. 168.

(五) Juglart, op. cit., p. 167, 168.

(六) Chauveau, op. cit., p. 259.

(七) Cour de Cassation, Ch. Req., 31 mars 1930 (Juglart, op. cit., p. 188).

(八) Juglart, op. cit., p. 189.

二 飛行場における損害

飛行場 (aérodrome) 及びその附近において發生した航空機による損害について航空法第五三條の適用があるか否かの點をめぐつて學説は鋭い對立をみせてゐる。

否定説は航空法第五三條は、地上に在る保護なきもしくは航空機による損害の發生を豫見しえない第三者のみを救済するための規定であると解釋する。従つて航空機の離着陸に排他的に充てらるべき飛行場の地域内の、地上もしくは上空に航空機があるときは、航空機運航者はその過失によつて地上に惹起された損害についてののみ責任を負う。もし單なる野次馬 (curieux) が飛行場で被害を受けたとしても、彼等は自らのなした不注意な行動の結果を自身で甘受しなければならない。飛行場において航空機により地上に惹起された損害の責任は、飛行場の特殊性に鑑み、危険責

任理論に立脚する航空法第五三條の適用を受けるものではなく、普通法上の責任であると主張する。⁽¹⁾

肯定説の根據は次の如くである。法律解釋からすれば、航空法第五三條における「地上 (surface)」という語の中には飛行場も他の場所と全く同様に包含され、飛行場を除く旨の如何なる制限も設けられていないから、當然飛行場を含むものと解される。立法者はすべての地上の第三者を差別なしに保護しようと欲しているのである。⁽²⁾ 判例もまた

飛行場において、航空集會 (un meeting d'aviation) の一役員が危険を豫知した同條の注意を聞いていなかったため、地上を移動中の飛行機の尾翼にふれて負傷した場合に第五三條を適用し、主催者團體の損害賠償責任を認めた。⁽³⁾

立法趣旨によれば、航空法第五三條は被害者の過失が立證された場合を除き、すべての地上損害につき、航空機運航者に對し完全な法律上の責任推定を設けようとするものであり、飛行場における地上損害をその對象から除外するものとは考えられない。何故ならばもし或る行爲が飛行場でなされたならば「被害者の過失」を構成したような場合でも、航空機の運航という要素を取除いてしまえば地上損害は發生しえないから、飛行場以外の場所では被害者の行爲が地上損害の發生に關係しうるチャンスは極めて少く、従つて航空法第五三條第二項の豫想する「被害者の過失」が立證されるような場合は殆ど起りえない。⁽⁴⁾ 第五三條がもし飛行場における地上損害に適用されないとすれば、同條は極めて稀な場合について規律する内容空虚な規定に過ぎないことになつてしまうから、肯定的に解するのが妥當であると思う。

(1) Juglart, op. cit., p. 192, 194.

(11) Juglart, op. cit., p. 192.

(三) Tribunal Civil de Lille, 3 nov. 1949 (Juglart, op. cit., p. 192; Lacombe et Saporta, op. cit., p. 251, note (24)).

(四) Juglart, op. cit., p. 192.

四 免責事由

イ 被害者の過失 (faute de la victime)

無過失責任主義をとる佛航空法の下では、航空機運航者は地上損害につき被害者の過失を證明した場合においてもその責任を軽減もしくは免除されうるにすぎず、不可抗力や第三者の過失の證明によつては免責されない。従つて免責事由としては被害者の過失について検討すれば足りる。

如何なる場合に被害者に過失ありとされるかについて判例を参照してみよう。航空機運航者が被害者の過失を立證して免責された例として、次の判例にあらわれた事件を擧げることができる。『被害者は映画技師であつて、航空集會の際にパラシュートで降下する人を撮影しようとして、主催者團體及び行政警察官 (commissaire de police d'ordre) の制止があつたにもかゝらず、職業的競争心からこの制止を犯し、自ら欲して危険に挺身して被害を受けた場合』
(一)

被害者の過失が否定された事件として次の例をあげることができる。『一人の自動車運轉者が雨の夜、調子の悪い自動車のフロントガラス拭きを修理するため、縣條例をもつて駐車を禁止されている飛行場沿いの國道上に駐車し傍に立つていたとき、飛行機が着陸しようとして道路を横切つたため頭部に負傷した場合』は被害者の過失を構成しない。何故ならば、駐車を除き一般の使用が禁止されていない國道上に單に立つていたという事實は、損害發生の一因

とみなされるところの過失もしくは懈怠を構成するものでない。この場合航空機が衝突したのは彼であつて彼の自動車ではなかつたからである。^(二)

被害者の過失が存在するときは、運航者と被害者の責任分配 (partage de responsabilité) に關する複雑な問題を生ずる。航空法第五三條は、被害者の過失が法律上當然に運航者の免責を生ぜしめるとするものではなく、輕減もしくは免除しうることを認めているにすぎない。従つて同條を文字通りに理解し、被害者の過失の存在を全く斟酌することなく航空機運航者に全責任を負わせうとする判例もあるが、^(三)航空機運航者は被害者の過失を立證する以外には如何なる免責事由も認められていないのであるから、裁判所が被害者側に過失がある事實を認定した場合においては、^(四)少くとも運航者の責任を輕減すべきであり、もしそう解さなければ航空機運航者に餘りに苛酷に過ぎるとする學說も有力である。

被害者に過失があつた場合、運航者の責任を輕減もしくは免除すべきか、または全く斟酌する必要があるかを判斷する基準は何であるか。法はこの點につき明文を缺く。學說は、あるいは被害者の犯した過失自體の輕重の度合であるとし、あるいは被害者の過失は地上損害の發生との關連性においてのみ問題となるのであるから、たとえば輕過失であつてもそれが地上損害發生に際して決定的な役割を果していれば、運航者の免責を生ずる場合もあり、反對に被害者に重大な過失があつても損害の發生との關係が薄弱なときは、過失の存在を無視しても差支えないとする。前者の見解に従うと、危險責任理論に立脚して無過失責任制度をとつてゐる航空機運航者の地上損害賠償責任の解釋にあつて、別の體系である過失責任理論にとらわれた解釋を固執するという誤りを犯すことになり、その結果航空法第

五三條の精神に反することになる。^(五)従つて地上損害が被害者の過失に基因する場合にこれを斟酌する可否かは、被害者の注意義務違反もしくは懈怠の輕重とは關係なく、發生した損害に對する起因力 (Pouvoir causal) の強弱に應じて決定されるべきである。

また、被害者の過失が立證された場合であつて、しかも航空機運航者側にも過失が存するときは、一般不法行為に關する諸原則との關係において問題は更に一層複雑化するが、かかる場合には裁判所は双方の責任について判斷するにあたり、後者の過失をも參酌すべきであらう。^(六)

- (一) Cour d'Appel de Paris, 15 mai 1935 (Lacombe et Saporta, op. cit., p. 251; Juglart, op. cit., p. 192).
- (二) Cour d'Appel de Montpellier, 30 mars 1950 (Revue trimestrielle de droit civil, 1950, p. 500; Lacombe et Saporta, op. cit., p. 251; Lalou, op. cit., p. 798).
- (三) Tribunal de Poitiers, 10 nov. 1949 (Chauveau, op. cit., p. 261, note (6)).
- (四) Chauveau, op. cit., p. 261, 262.
- (五) Juglart, op. cit., p. 196. Chauveau, op. cit., p. 261.
- (六) Chauveau, op. cit., p. 263; Planiol et Ripert, op. cit., p. 1005, note(3). 判例は被害者の責に歸すべき重過失が證明された場合でもいつも航空機運航者の側に過失あるときは、後者は事實審裁判官 (Juge de fond) の決定した範圍におけるのみ責任を負はねばならない。[°] Cour de Cassation, Ch. Crim., 6 mars 1931; Cour d'Appel de Douai, 5 avr. 1932 (Lacombe et Saporta op. cit., p. 250).

ロ 航空法第七〇條と被害者の過失

被害者が「接近禁止」 (interdiction d'ucces) もしくは「危險」と表示した制札があるにもかゝらず飛行場に侵入

した場合に、常に航空法第五三條にいう被害者の過失を構成するか。

航空法第七〇條は、公共の用 (service public) に充てられている飛行場の規則及び一般標識 (consignes générales) により出入を禁止されている場所に侵入又は滞留する者は刑法典第四七一條第一五號に定める刑を以て處罰することとし、更に事故が発生した際にもすべての損害賠償請求權を失うことあるものとしているが、この規定の目的は、特定の飛行場における國家の民事責任を排除しようとする點にある。

しかしこの規定は通常の場合に第五三條の適用を排除するものではない。何故なら第七〇條の規律する對象は、飛行場の所有者もしくは管理者と地上の第三者との關係についてであつて、航空機運航者と地上の第三者との關係ではないからである。一般に飛行場における規則の侵犯が、ア・プリオリに第五三條にいう被害者の過失を構成するか否かについては否定的に解すべきであらう。何故ならば大衆の航空知識の缺如の結果、飛行場に接近することが危険を承認し、もしくは豫見しているものと考えることができないから、この理由で航空機運航者の責任が必然的に制限もしくは免除されるべきであると結論することは早計である。⁽¹⁾

(1) Juglart, op cit., p. 194.

五 責任の主體

イ 航空機運航者

航空機によつて生じた地上損害につき、被害者たる地上の第三者に對して損害賠償責任を負擔するのは運航者である。船舶機装者 (armateur) が船舶所有者と異なるところ、航空機運航者は航空機の所有者と異なる概念であることは明

らかである。航空法自體は運航者について定義を下していない。學說上、運航者とは航空機の用途に従い利益を獲得しようとする者であるという點については異論がないが、^(一)そのニュアンスにおいて各學說に若干の差異がみられる。

運航者は無生物責任 (*responsabilité des dommages causés par les choses inanimées*) について規定する佛民法典第一三八四條第一項における意味での管理者 (*garden*) ^(二)であり、必ずしもそれを行わないとしても指揮監督の權限を有する者であるとする説があり、また航空機運航者とは單に利益の獲得に参加する者であつて、必ずしも常に管理者たる地位にある譯ではなく、たとえば航空法第四九條^(三)の規定にみられるような、航空機の賃借人が指揮權を有しない賃貸借の場合でも、第五五條によつて運航者とみなされているのではないかと主張する學者もある。有力説によれば、民法典第一三八四條第一項における管理者とは、管理している物から利益をうる者を指し、^(四)運航者は航空機から利益をうる者であるから、同項の意味における管理者であり兩者は同一内容であるともうとする。また運航者でない所有者も航空機の賃貸により利益をうるから、以上のような定義では不充分であつて、航空機の使用者と運航者とは全く異なる概念ではあるが、判例が航空機の使用を利益獲得の徵表として擧げている點に注目すべきであるとする見解もある。^(五)

(一) Lalou, *op. cit.*, p. 797. 判例と一致しつつこの見解を主張。Tribunal Civil de la Seine, 17 févr. 1930, 2 déc. 1930; Tribunal de Lille, 9 nov. 1949, Tribunal Civil de Versailles, 29 nov. 1950, Cour d'Appel de Douai, 6 mars 1951 (Lacombe et Saporta, *op. cit.*, p. 249 et suiv.).

(二) Planiol et Ripert, *op. cit.*, p. 1006.

(三) フランス航空法第四九條は「繼續する數回の航行 (voyages) のためにする、もしくは一定期間についての、航空機の賃貸借の場合には、反對の特約なき限り、機長 (commandant) 操縦士及び乗員は、航空機所有者の指揮監督の下にあるものとすべし」と定めらる。

(四) Juglart, op. cit., p. 190.

(五) Chauveau, op. cit., p. 268.

ロ 所有者・賃貸人その他

多くの場合運航者が同時に所有者である。所有者が自らもしくは自己の被用者をして航空機を運航している場合、彼が航空法第五三條の責任を負担するのは當然である。所有者がその航空機を賃貸した場合には彼は運航者ではないが、賃貸借が航空機登録簿に登録されていない場合には運航者と連帶して損害賠償の責に任ずる^(一)。但し所有者の運航者に對する求償權を妨げるものではない^(二)。この目的は地上損害賠償責任を負担すべき者の數を増加させることによつて、被害者に對する補償を確保しようとする點にあるのではなく、責任を負担すべき者に對する被害者の訴訟の遂行を確保せんとするにある。従つて賃貸借が登録済の場合には、被害者が所有者の過失を立證したときを除き所有者は責を負わな^(三)。

賃借人は、その資格において、運航者でない場合でも、所有者と連帶して第五三條の責任を負担しなければならぬ。第五三條には賃借人に責任を課している規定がなく、また第五五條の對象とされているのは賃借人でなくて運航者であるから、單なる賃借人は必ずしも責任を負担するものではない^(四)。

盜難にあつた航空機が地上損害を惹起した場合は、被害者は誰に對して損害賠償を請求しうるか。判例はこの種の事件について、普通法上の解決に従つて、盜人に地上損害賠償責任を負担させたのである^(五)。但しこのような場合であっても所有者の管理に過失があるときは、被害者の民法典第一三八二條及び第一三八三條に基く損害賠償請求を妨げ

るものではない。(六)

- (一) フランス航空法第五條第一項。
- (一) Chauveau, op. cit., p. 269.
- (三) フランス航空法第五條第二項。
- (四) Chauveau, op. cit., p. 269, 270.
- (五) Cour de Cassation, Ch. réun., 2 déc. 1941 (Juglart, op. cit., p. 191).
- (六) Juglart, op. cit., p. 191; Lalou, op. cit., p. 797.

六 裁判管轄及び時効

航空法第五六條はその第一項において、損害賠償請求の訴は原告の選擇に従い損害發生地の裁判所もしくは被告の住所地の裁判所に提起されうることを定めている。この裁判管轄は第五三條第二項の被害者の過失があるときといえども變更されな^(一)。たゞし軍用機その他の國有機によつて地上の第三者に與えられた損害について、大臣及び操縦士を被告として提起された損害賠償請求訴訟に關しては、民事裁判所は管轄權を有しな^(二)。

一九二四年のフランス航空法はなら特別の時効を規定していないから、地上損害についての損害賠償請求權にも普通法である民法典第二二六二條の三〇年の時効が適用されることになる。従つて航空機運航者は地上の第三者に與えた損害賠償責任の存否及びその金額につき、極めて長期にわたり不安定のまゝ放置されるという重大な不利益を蒙つてゐる。しかも時間が相當經過した後に訴が提起された場合には立證が極めて困難となり、不便にたえないから、特別の短期時効を設けることが望まし^(三)。たとえば、一九三三年のローマ條約は損害發生の時より原則として一年と

(四) 一九五二年のローマ條約は損害を發生させた原因たる事實が生じた時より二年としてゐる。(五)

- (1) Cour d'Appel de Montpellier, 26 juill. 1929 (Lacombe et Saporta, op. cit., p. 251); Juglart, op. cit., p. 199.
- (11) Tribunal Civil de la Seine, 17 fevr. 1930 (Lacombe et Saporta, op. cit., p. 251). ナンヌ航空法第三條。
- (11) Chauveau, op. cit., p. 270.
- (四) Convention de Rome, 29 mai 1938, art. 17, alinéa 1, 2
- (五) Convention de Rome, 7 oct 1952, art. 21, alinéa 1.

あ　　す　　む

佛航空法第五三條をはじめとする世界各國の地上損害賠償責任に關する諸立法の趣旨とするところは、航空機運航の結果から生ずる地上損害につき、被害者たる地上の第三者の舉證責任を輕減することにより、航空機運航者もしくは所有者から適切な救済つまり損害の補償を、できるだけ容易に受けうるようにする點にある。けれども舉證責任の輕減にもかかわらず、被害者は訴訟によつて航空機運航者に對し損害賠償請求を行う場合には、訴訟の遅延や莫大な訴訟費用や辯護士の報酬という犠牲を拂つても、勝訴判決を得ることは容易でなく、且つたとえ勝訴しても、航空機墜落の結果資力薄弱となつた航空企業を支拂能力が不充分であるときは、事實上救済されないまゝ放置されることになる。このような實情は二つの結果を生むことになる。

(1) 第一は航空機運航者の地上損害賠償責任保險もしくは地上の第三者のためにする損害(傷害)保險制度の發達である。今日において地上の第三者に損害賠償をえさせるために最も効果的且つ有力な手段は、航空機運航者に歸せられるべきすべての責任を保險者に轉嫁することである。(2) 單に法律をもつて企業もしくは個人の肩に損害賠償責任を集中

的に負擔させただけでは何等問題が解決されたことにはならないのであつて、航空機運航者の如く無過失責任を負わなければならない危険にさらされている者は、保險制度の利用によつてのみ不慮の事故から生ずる責任に對處することができるのである。つまり保險は、一方において無過失責任を負擔するところの航空機運航者たる企業の安定性を増大することにより航空産業發展の基礎をかたくし、他方被害者である地上の第三者に對する航空企業の損害賠償義務の履行を擔保する役割をも同時に果すのである。そして責任保險の場合には被害者に保險者に對する保險金の直接請求權を與えることにより、損害保險の場合には被保險者たる地位を與えることにより、相當効果的な救済を與えているのである。

第二は有限責任制度採用への動きである。企業責任の理念を中核とする無過失責任制度にあつては、責任の主體の負擔すべき損害賠償責任の性質は、從來の過失責任制度下の損害賠償の性格が、被害者に對する損害の補償という經濟的な面と加害者に對する一種の制裁的要素の兩部分から構成されているのと異り、純粹に被害者救済の手段としての純客觀的に法が命ずる損害の負擔義務即ち「保障義務」^(四)なのであつて、これがかゝる種類の責任につき保險可能性 (insurability) を生ぜしめている譯なのであるが、前述の如く航空機運航者に無過失責任が課せられ、且つ保險によつてその支拂能力が擔保され、保險により満足をえられない被害者の損害賠償請求權については保障基金により救済されうるとするならば、無限責任制度を維持する必要は感じられなくなるのではなからうか。もつともその前提として強制保險、保障基金の兩制度の確立が不可缺である。責任保險契約の締結を條件とする有限責任制度の採用は既に一九三三年のローマ條約において實現され、^(五) 今後の立法の動向を示唆するものとして注目に値する。

このほか、航空法第五三條の改正案として各種の提案がなされているが、そのうちの主要なものを挙げれば、航空機運航者の免責事由の擴大、即ち不可抗力をもまた被害者の過失の場合と並んで、免責事由と認めようとする動きがある。^(六) また航空知識の普及にとりなつて、飛行場内部に發生した事故について、航空機運航者の責任を一般の不法行為における場合と同様に、過失責任理論で規律している外國の立法例を参考とすべきであるとの意見もある。

いづれにしても、航空機による地上損害とその賠償責任に關する法律制度は、保險制度と有機的に協働することによりはじめて完全な機能を果しうるものであるから、改正に際しても特に保險制度と密接な關連性を保ちつゝ研究が進められなければならない。

- (一) “assurance de responsabilité vis-à-vis des tiers à la surface” の假譯語。
- (二) Ehrenzweig, op. cit., p. 24 & seq.
- (三) Chauveau, op. cit., p. 254.
- (四) 野田、前掲「法學協會雜誌」第五七卷第四號一〇五頁。
- (五) Convention de Rome, 29 mai 1933, art. 14.
- (六) Juglart, op. cit., p. 200.